

i2030

Königliches Nadelöhr Wusterhausen

aus SIGNAL 01/2019 (Mai 2019), Seite 12-14 (Artikel-Nr. 10004202)
 Berliner Fahrgastverband IGEB

Ein großes Ärgernis für die Fahrgäste sind die oft zu vollen und unpünktlichen Züge der Regionalexpress-Linie 2 Wismar--Berlin--Cottbus.

Zu voll sind die Züge, weil die Besteller, also die Länder und der VBB, die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen unterschätzt hatten und weil die vier Wagen langen Triebzuginheiten der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) nicht einfach um einen fünften Wagen verlängert werden können.

Unpünktlich sind die Züge zwar auch durch den Fahrgastandrang, aber hauptsächlich durch drei Engstellen auf der Strecke: im Bahnhof Berlin-Spandau, im Bahnhof Königs Wusterhausen und durch die Eingleisigkeit der Strecke im Abschnitt Lübbenau--Cottbus. Daher ist es beim RE 2 kaum möglich, durch eine Taktverdichtung Abhilfe zu schaffen.

Möglichkeiten zur Engpassbeseitigung in Spandau werden beim Teilprojekt Berlin-Spandau--Nauen untersucht (s. [SIGNAL 5-6/2018](#)). Innerhalb dieses Teilprojektes werden derzeit die Möglichkeiten zum Aus- und Umbau des Fern-, Regional- und S-Bahnhofes Berlin-Spandau vertiefend untersucht.

Zeitdruck in Königs Wusterhausen

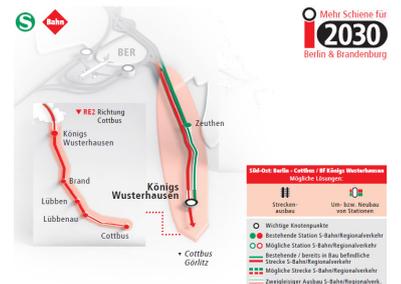
Beim Bahnhof Königs Wusterhausen sind die Gleislagen im Bahnhof sowie die ungleichmäßig verteilte Gleisnutzung problematisch. Gleis 3 wird primär von der RB 36 im Stundentakt genutzt, die hier beginnt und endet. Das Gleis 2 ist alle 20 Minuten Endstation für die S 46. Soweit alles in Ordnung. Auf Gleis 1 jedoch, das in beiden Richtungen befahren wird, drängeln sich stündlich zwei RE 2, zwei RB 24, eine RB 22 sowie einige Güterzüge. Künftig sollen zweistündlich noch zwei IC-Züge hinzu kommen. Da ist es nachvollziehbar, dass für zusätzliche RE 2-Fahrten kein Platz ist. Das Mitbenutzen von Gleis 3 wäre zwar möglich, würde jedoch das Kreuzen der S-Bahn auf dem nördlichen Streckenabschnitt erfordern, was schon bei Fahrten einzelner Güterzüge in den Güterbahnhof von Königs Wusterhausen für Reibereien sorgt.

Um Abhilfe zu schaffen, müsste östlich von Gleis 3 ein zusätzlicher Bahnsteig im jetzigen Gütergleisbereich errichtet werden. Dahin könnte die RB 36 umziehen, so dass für die S-Bahn Gleis 3 frei wird. Somit stünden zwei Gleise für den Fern-, Regional- sowie den durchgehenden Güterverkehr zur Verfügung; Gleis 2 in Richtung Berlin und Gleis 1 in Richtung Cottbus. In diesem Zusammenhang müsste dann natürlich auch die Brücke über den Nottekanal mindestens dreigleisig neu errichtet werden, um die zwei Fern-/Regio-Gleise unabhängig vom S-Bahn-Verkehr nutzen zu können.

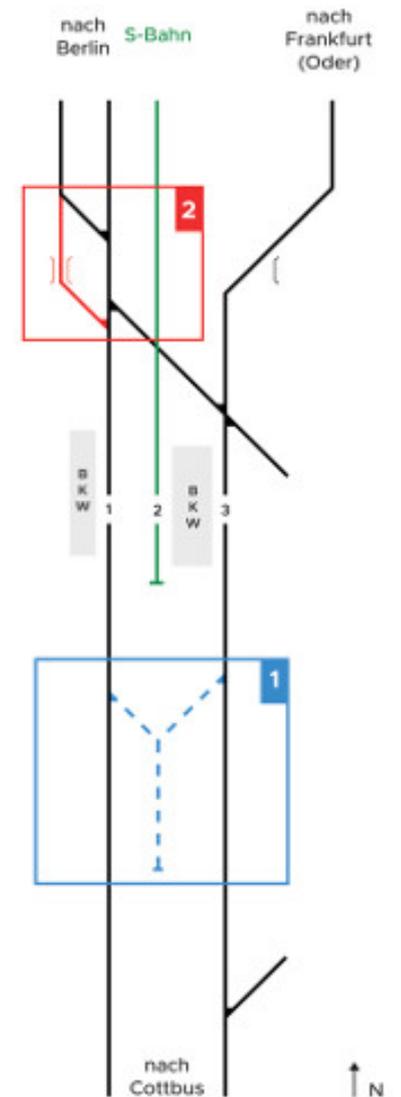
Würde die S-Bahn-Strecke nach Berlin auch vollständig zweigleisig ausgebaut, so ließe sich beispielsweise die S 8 von Zeuthen nach Königs Wusterhausen verlängern und/oder mit der S 46 ein stabiler 10-Minuten-Takt realisieren. Das verbesserte



Da nur ein Gleis von der südlichen Bahnhofseinfahrt bis über den Nottekanal hinaus für den gesamten Durchgangsverkehr zur Verfügung steht, ist öfters »Warten« angesagt, so wie hier die RB 22 (Frontlichter links zwischen den Masten) auf den verspäteten RE 2 wartet, der von einem vor ihm fahrenden Güterzug ausgebremst wurde. (Foto: BfVst)



(© VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2018)



Die Umbaupläne für den Bahnhof Königs Wusterhausen sollen bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 realisiert werden. Zum einen soll für die RB 22 ein Kehrgleis gebaut werden (Projekt 1), zum anderen soll der Nordkopf des Bahnhofs durch ein zusätzliches Gleis im Bahnhofsvorfeld leistungsfähiger werden (Projekt 2). (Zeichnung: Bileam Tschepe, Quelle: DB)

Verkehrsangebot würde zum einen die Verkehrsnachfrage steigern, zum anderen die Regionalzüge ein Stück weit entlasten. Und Entlastung tut not, denn der VBB rechnet bis 2030 nahezu mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen aus dem Südosten.

Ein Alternativvorschlag: Der Inselbahnsteig zwischen Gleis 2 und Gleis 3 wird nach Norden verlängert und am südlichen Ende nach einer S-Bahn-Zuglänge nach Gleis 4 verbreitert. So wäre ein direktes barrierefreies Umsteigen zwischen RB 36, S 46 und RE 2/RB 22/RB 24/IC gen Norden möglich. Durch leichtes Absenken des S-Bahn-Gleises (Gleis 3) könnte zudem eine einheitliche stufenfreie Bahnsteigfläche geschaffen werden (Bild rechts außen - gelber Kreis).

Doch alle großen Lösungen dauern zu lange, um das zum Dezember 2022 geplante und ausgeschriebene Angebot fahren zu können. Deshalb gibt es im Rahmen von i2030 nur eine »kleine« Lösung.

Um das Kehren der RB 22 in Königs Wusterhausen zu verbessern, wird zwischen Gleis 1 und Gleis 3 ein Kehrgleis gebaut (s. Gleisplan, Projekt 1), für das das planungsrechtliche Verfahren bereits 2019 abgeschlossen werden soll.

Für die Verdichtung des Zugangebotes zwischen Berlin und Cottbus wird der Nordkopf des Bahnhofs Königs Wusterhausen umgebaut (s. Gleisplanskizze rechts, Projekt 2). Hierfür soll nach Abschluss der Entwurfsplanung schon bald das planungsrechtliche Verfahren eingeleitet werden.

Der fortgeschrittene Stand dieser Planungen zeigt, dass i2030 in diesem Fall nicht den Anstoß gegeben, sondern die rechtzeitige Umsetzung zum Dezember 2022 befördert hat.

Durchgehende Zweigleisigkeit Berlin--Cottbus

Die dritte Engstelle auf dem RE 2, der nur eingleisige Abschnitt Lübbenau--Cottbus, ist 29 km lang. Die Vorplanung für den zweigleisigen Ausbau ist abgeschlossen. Da die Finanzierung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung gesichert ist, erfolgt derzeit das Vergabeverfahren für die Beauftragung dieser Planungsleistungen. Der Planfeststellungsbeschluss als Voraussetzung für die Bauarbeiten soll 2023 vorliegen. Danach auch den Bau zu finanzieren, sollte kein Problem sein, weil die Lausitz einige Milliarden Euro der Gelder zur Bewältigung des Strukturwandels nach dem Kohleausstieg erhält.

Erst nach Realisierung der Zweigleisigkeit kann der angestrebte Halbstundentakt Berlin--Cottbus gefahren werden. Die Streckenkapazität wird sich dann sogar mehr als nur verdoppeln, weil für Gleisabschnitte, die nur in eine Richtung genutzt werden, die Sperrzeiten wesentlich kürzer ausfallen und auch die Gleisabschnitte verdichtet werden können. Die so gewonnene Flexibilität kommt auch denjenigen Bahnhöfen zugute, die heute zum Zwecke der Fahrplanstabilität ohne Halt durchfahren werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004202>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten